# Око циклона

Валентин Аккуратов

SHOUT
SHARE
IT

# Annotation

Валенитин Аккуратов — заслуженный штурман СССР.

- Валентин Аккуратов
  - 

# Валентин Аккуратов
# Око циклона

Коварный циклон, примчавшийся со стороны Гренландии, запер нас на хрупкой льдине в районе Северного полюса в двух тысячах километров от береговых баз воздушной экспедиции «Север». Ураганный ветер заковал оба самолета в ледяные панцири, и мы уже начали терять, всякую надежду на взлет…

В полумраке палатки трое — командир самолета Гурий Сорокин, пилот-инструктор Владимир Мальков и флаг-штурман экспедиции «Север» — автор этих записок. Все остальные на штормовой вахте. Сквозь вой ветра изредка пробивается бодрый стук аварийного мотора — радист дежурного самолета собирает очередные данные о погоде на других ледовых базах, островах и побережье. Этот ритмичный стук поднимает настроение: Большая земля напряженно следит за нами.

Неожиданно раздается глухой рокот, идущий, кажется, из самых глубин океана. Мальков тут же выскакивает из палатки. Минуты через три, весь облепленный снегом, возвращается.

— Далеко. Милях в пяти на северо-востоке.

По его обожженному арктическим солнцем и стужей медно-красному лицу стекают ручейки тающего снега.

— Плохо, что с наветренной стороны. Может быстро докатиться сюда, всматриваясь в настороженные глаза Малькова, замечаю я.

— Моторы под чехлами горячие, их мы время от времени прогреваем. Если валы торошения будут приближаться, уйдем! Самолеты облегчены и стоят строго против ветра. Как на старте.

— А где ты сядешь в такой кутерьме? Да и взлетишь ли? Машины обледенели, а льдина вся в передувах, — возражает Малькову Сорокин.

Все замолчали. Со злым нетерпением, по-звериному ревел ветер, стремясь опрокинуть палатку, снести ее. Мелкие снежные кристаллики, пробившись через двойные стенки, белой пылью ложились на стол, на разложенные карты, ящик с хронометром и секстант. Синее пламя газовой плиты было бессильно поднять температуру — на уровне стола всего лишь минус два градуса.

— Я понимаю, — после глубокого раздумья ответил Мальков, — всю безрассудность риска. Но там гибнут люди. Именно нам поручено выручить их. Будем рисковать…

— Над ними уж два часа ходит кругами самолет Черевичного. Наверняка потерпевшим сбросил все необходимое

для жизни, — перебивает Малькова Сорокин.

— Но почему Черевичный не садится? — не сдавался Мальков.

— Возможно, сломана льдина или не позволяет погода. Иван Иванович и штурман Вадим Падалко умеют мастерски садиться на дрейфующие льды. По-видимому, им мешают самые серьезные причины, — ответил я.

— Больше шести часов они не смогут барражировать над ними, ведь самолет не цистерна с горючим. Если Черевичный уйдет, нам будет трудно, очень трудно обнаружить людей на дрейфующем льду, испещренном черными разводьями. Радиостанции-то у них нет…

Я достал радиограмму начальника экспедиции и в который раз прочитал ее вслух: «Борт самолета Н-496 тчк Вручить немедленно флаг-штурману Аккуратову тчк 0158 мск Н-140 стартовал выполнение задания сектор предполагаемых заполюсных островов тчк Неизвестным причинам радиосвязь 0230 мск после слов „иду на посадку“ прекращена тчк Поиски стартовал Н-433 Черевичный тчк Люди обнаружены счислимых координатах 8909 9000 западной тчк Сесть льдину не удается зпт, самолета Н-140 на льдине нет сгорел или затонул тчк Улучшением погоды немедленно следовать к Н-433 принять все меры спасения экипажа зпт выяснить причины происшествия тчк Ясность подтвердите тчк НЭ Бурханов». Радиограмму подобного содержания получили и Мальков с Сорокиным за подписью командира авиагруппы И. Котова.

— Все ясно, кроме одного. Что с самолетом?

— Сказано ж, сгорел или затонул. Наверное, садился на тонкий лед, замаскированный снегом, Гурий Владимирович!

— Если бы сгорел, остались следы пожарища, но Черевичный об этом молчит. А если провалился под лед, то, Валентин Иванович, они успели бы спасти аварийную рацию и все необходимое для жизни на льду. Ведь мы же знаем, как медленно тонет самолет, держась на крыльях, даже на десятисантиметровом льду. А люди на льдине полураздеты, двое даже без шапок. Значит, случилось что-то вовсе непредвиденное.

Мальков внимательно оглядел нас и неуверенно проговорил:

— На Н-140 поставлен для испытания реверсивный винт, который при пробежке можно переводить на обратный ход. Это значительно сокращает бег самолета при посадке. Не произошло ли самовключение винта в воздухе?

— В воздухе, на посадке?! — Сорокин даже присвистнул. — Внезапное торможение, потеря скорости! Это падение, взрыв и… все! Но экипаж жив. Что-то не то, товарищ инструктор.

— Давайте лучше обсудим, — вмешался я в спор, — как нам использовать остающееся резервное время для обеспечения взлета.

— Вылетать с первыми признаками улучшения погоды, а сейчас всем на очистку обледеневшего Н-496.

— Порядок. Вам, Владимир Васильевич, с Сорокиным заняться осмотром льдины и полосы взлета. Будьте осторожнее, без карабина и ракетницы не уходить!

— Вот это уже дело, товарищ флаг-штурман. Чую, запахло взлетом, — не скрывал радости Мальков, затягивая капюшон

куртки.

…Два часа мы сбивали лед с Н-496. Крепкая, глянцевитая пленка толщиной до четырех сантиметров с трудом откалывалась от металла под ударами толстых резиновых шлангов. Колючий ветер, завихряясь у самолета, неистово дул во всех направлениях, забивая снегом лица, просачиваясь холодными струйками за ворот.

— Как полоса? — первым делом спросил я вернувшихся пилотов.

— Ни трещин, ни передувов. Снег вылизан до льда. Не полоса, а первоклассный каток, — улыбаясь, сообщил Мальков, осторожно отковыривая льдинки на бровях.

— Наше поле действительно даже улучшилось, но зато на соседнем, западнее, появилось широкое разводье, — умерил его благодушие Сорокин, косо взглянув на Малькова.

— Не на нашем же поле и не ледяной вал. Это не опасно, — ответил Мальков.

Спор их продолжался недолго. Глухой гул отдаленного торошения, заглушая вой ветра, перешел в резкий треск и оборвался тишиной, тревожной и гнетущей.

— Что это?..

— Никак пурга отбесилась? — настороженно прислушиваясь, промолвил Мальков.

— Трещина… трещина поползла по льдине! — ворвавшись в штурманскую, крикнул второй бортмеханик.

Выскочив из самолета, мы замерли: параллельно взлетной полосе, метрах в ста восточнее, отсекая часть поля, черной рекой бежала трещина, уходя в гряды торосов соседнего поля. Не касаясь полосы, она скрывалась за близким горизонтом в хаосе ледяных нагромождений.

*«Река» в Северном Ледовитом океане. Началось самое неприятное и опасное для полярников — подвижка льда.*

— А ветер-то скис, — выводя нас из оцепенения, сказал бортмеханик Глеб Косухин. — Чего закутались, рассупонивайтесь и давайте готовить вылет.

Быстро свернули и погрузили палатки. Откопали самолеты и подготовили их к старту. К этому времени подошел срок радиосвязи. Сводки погоды от экипажа Черевичного и с основной базы, куда должен был лететь второй самолет Н-527 экипажа Жгуна, были обнадеживающими.

Мы уходили первыми. Н-527 с вылетом несколько

задерживался, подстраховывая нас до связи с Черевичным (тот уже более пяти часов барражировал над льдиной, где потерпел крушение экипаж Каминского). Точные координаты льдины из-за отсутствия солнца не были известны, и, чтобы помочь в поиске, Черевичный ждал нас в воздухе, делая широкие круги над местом происшествия.

Выполняя после взлета контрольный круг, мы осмотрели район нашего поля. Картина была не из веселых. В двух километрах к западу высокими грядами тянулись ледяные валы торошения. Переливаясь зелено-голубым цветом, они медленно ползли к востоку, оставляя жуткое впечатление. Огромный клин тяжелой черной воды уже расщепил льдину почти по границе взлетной дорожки, и было чудом, что наше поле еще как-то держалось. В пилотскую вошел бортрадист Камбулов:

— Радиосвязь с Черевичным установлена. Его радист Патарушин просит поторапливаться.

— Передай экипажу Жгуна, чтобы немедленно уходил, а Патарушина попроси дать радиопеленг для уточнения курса.

— Уже дает. Самолет Черевичного на стрелке радиокомпаса, — вклинился в разговор штурман Николай Мацук.

Полученный радиопеленг не совпал с нашим первоначально взятым курсом. Мы шли левее. Для высоких широт это обычное явление, вызываемое законами земного магнетизма. Магнитные компасы, которые верой и правдой служат человечеству более четырех тысяч лет, в районе полюса не работают. Они, как шутят летчики, «показывают не курс, а цену на дрова».

Нет, здесь дело не в «потусторонних» враждебных силах. В Арктике против нас действовали реальные явления, коварные и неумолимые, вызванные сложными геофизическими условиями высоких широт. Первоначально, словно слепые котята, тыкались мы в эти опасные препятствия. Но, познавая их, постепенно прозревали, упорно искали пути борьбы с ними. Не раз мы были биты; случалось, безнадежность и отчаяние заползали в наши души, но ничто не могло сломить в нас притягательного стремления стереть последние «белые пятна».

Какие же силы бросила против нас Арктика, препятствуя проникновению в ее тайны?

Уже в первых полетах на полюс штурманы воздушных кораблей столкнулись с нелепым положением. Все проекции географических карт, веками служивших путешественникам в расчетах точного направления, оказались непригодными. Схождение меридианов в точке полюса привело к опасным и непоправимым ошибкам. Взгляните на знакомые со школьной скамьи карты мира. От полюса, куда бы вы ни взяли курс, всюду

юг. Даже если летите в противоположную сторону! Но запас топлива на самолете ограничен, а лететь надо в строго определенную точку. Какой же возьмете курс, если на любую точку от полюса он будет один и тот же — ЮГ?!

Конечно, нет безвыходных положений, и существовали способы определить из всех «верных» курсов именно тот, который вам нужен. Но они были сложны, и часто возникали непоправима ошибки.

При полете через полюс по астрокомпасу, после схождения меридианов курс фактически лежит по той же прямой линии. Самолет ни на один градус не меняет направления, а расчеты полета по географической сетке меридианов требуют изменения курса на 180 градусов! Это парадокс, но его вынуждены были учитывать все знаменитые навигаторы: и Ричард Берд, и Руал Амундсен, и Умберто Нобиле, и наши прославленные летчики Валерий Чкалов, Михаил Громов.

Еще сложнее полет с пересечением меридианов. Допустим, что совершается рейс по прямому маршруту из Амдермы на остров Врангеля. Истинный курс отхода будет равен 28°, а конечный курс подхода к острову 146°! Опять штурман вынужден выполнять сизифов труд для ввода поправок, составляющих в сумме 118°.

Сближение меридианов приводит и к другим нелепостям, чрезвычайно усложняющим работу навигатора. Направление ветра — один из важнейших элементов расчета полета, но на полюсе-то он имеет лишь одно направление, а на деле он так же изменчив, как и в нормальных широтах. Как же его учитывать в расчетах штурмана? Попутный он или встречный?

Навигационная «карта условных меридианов», предложенная в свое время автором этих заметок, ликвидировала курсовые парадоксы в широтах Арктики и Антарктики. Принципиальная схема ее проста. Поскольку точки географических поясов физически не маркированы, как, например, точки магнитных полюсов, а всего лишь условны, то означенные на картах географические полюса мы просто «выселили» с лика планеты в бесконечность. И все стало на свои места. На полюсах появились все стороны света: юг, север, запад и восток. При полетах уже не надо вводить злополучные поправки на сближение меридианов и ряд других навигационных элементов. С начала сороковых годов полярные навигаторы по-должному оценили эту карту, вычерчивая ее сетку на существующих картах, а в 1952 году карта «Условных меридианов» была выпущена официально, вначале для Арктики и Антарктики, а чуть позже для всего земного шара…

…Следуя на помощь попавшим в беду товарищам, я настороженно прислушивался к диалогам экипажа. И был доволен тем, как штурман уверенно, с большим мастерством вел самолет к цели. Все еще критически посматривая на курс, установленный на гирополукомпасе, Сорокин с сомнением промолвил:

— Ладно, топайте! Пока есть горючее в баках, не страшно. Но вот выйдет номер, если во главе с Главным штурманом на борту выскочим к берегам Америки! Как это будет выглядеть?!

— А будет выглядеть так, — опуская бинокль и передавая его Сорокину, Мальков показал рукой вперед, — видишь, прямо по курсу!

— Самолет!.. Ходит кругами! Да это же Черевичный! — не сдерживая радости, закричал Сорокин, растерянно поглядывая на пилота-инструктора.

Мальков покровительственно похлопал его по плечу.

— Вижу людей. А где самолет Каминского и пятый член экипажа? — Я, конечно же, был удивлен.

— А может, это не Черевичный? Шли-то черт знает каким курсом, — опять не преминул выразить недоверие к «условным меридианам» Сорокин.

— Черевичный нас видит. Просит разрешения уходить, так как горючего осталось только до базы, — входя в пилотскую, объявил радист.

— Говорит Н-496. Вас поняли, — переходя на радиотелефонную связь, ответил Мальков, — спасибо за помощь и вахту. Людей на льду видим, но где самолет Каминского? Прием.

— Отвечает Н-433. С прибытием. Долго вас ждали. Самолет Каминского не ищите. Сгорел. Голубое пятно — место, где он взорвался при посадке. Причины неизвестны. Рация, продукты, теплая одежда — все погибло. Ребятам кое-что сбросил из своих запасов. Сесть не мог. Их льдина мала для нашего самолета. Оружия у них нет, а недалеко, однако, бродит пара матерых медведей. Отогнали их самолетом. Сию минуту должен уходить. Удачи вам в вашей вахте…

Появление нашего самолета внизу встретили без особого энтузиазма. Четыре человека устало ходили по краю голубого пятна, вяло помахивали нам руками. Положив машину в широкий круг, мы долго изучали распростертую под нами картину, молчаливо стыдясь своего бессилия. Размолотые, словно пропущенные через жернова какой-то дьявольской мельницы,

льды дыбились под нами, сжав грядами торосов небольшую и хрупкую льдину с людьми. Еще никто из экипажа не сказал вслух «будем садиться», но по глазам пилотов я уже знал, что твердое и бесповоротное решение о посадке созрело.

— Гурий, сейчас точнее пройди вдоль льдины с постоянной приборной скоростью, уточним ее длину и определим элементы ветра.

— Понял! — понимающе кивнул Сорокин.

— По данным Черевичного, длина площадки около шестисот метров. Если бы мы были на колесах, а не на лыжах, не имеющих тормозной системы, этого вполне хватило. Но садиться все же надо.

Прильнув к бортовому оптическому визиру, я включил секундомер. Головы пилотов разом повернулись ко мне.

— Пятьсот восемьдесят метров! Заходите с противоположного направления, промерим еще.

Результат был тот же. В кабине наступила удручающая тишина. Молчание прервал Мальков.

— Пока будем барражировать, возможно, усилится ветер. Надо подловить этот момент.

— Сейчас девять метров в секунду вдоль полосы. Чтобы сесть на эту коротышку, нам надо не менее 15. Поищем, нет ли вблизи другой, более подходящей льдины. Знаю, Черевичный с Падалко испробовали и этот вариант, но все же продублируем их. А попутно разгоним медведей.

Два часа мы носились над вздыбленным океаном, но, увы, не обнаружили ни одного поля, пригодного для посадки. Сплошные разводья окружали льдину Каминского. Когда мы вернулись, вокруг голубого озерка одиноко ходил человек. В его руках была пешня — как потом мы узнали, единственное «оружие», выброшенное взрывом из самолета.

— Намерзлись, бедолаги. Видно, ушли греться в снежную хижину, в ней хоть потише. А бродит штурман Тулин, дежурит.

— Валентин Иванович, — выводя меня из раздумий, окликнул Мальков, — мы тут с Гурием Владимировичем посоветовались, посчитали… можно попробовать садиться и при таком ветре.

— Полностью выпустить закрылки и перед касанием льда «подвесить» машину? Так я вас понял?

— Точно. Доведем посадочную скорость до минимума и, главное, плюхнуться строго у самой черты старта. Это мы гарантируем. Припечатаем машину сразу за грядой торосов, она не выше трех метров… Ваше мнение?

Я пристально посмотрел на пилотов. Риск был. Но разве мы

могли оставить людей во власти стихии! Быстрая подвижка льда, углубление циклона и вероятность подхода нового — все говорило за немедленное принятие мер.

— Решение одобряю. Льдина мокрая, кругом много открытой воды, значит, снег соленый, а это намного уменьшит коэффициент скольжения лыж. Да и ветер окреп. Камбулов, дайте РД на базу о принятом решении садиться. А ребят предупредите ракетой.

— Пошли, — четко ответил Сорокин, плотнее усаживаясь на своем кресле и застегивая привязные ремни.

— Первый заход сделаем пристрелочным, — ответил Мальков, надвигая меховую шапку на лоб.

Ярко-зеленый шар ракеты заставил Тулина бегом направиться к снежной хижине за экипажем. Он, конечно, понимал, как нам важно знать высоту при посадке на белое поле, когда в полярном оптическом феномене «белой тьмы» из-за отсутствия каких-либо теней не ощутить высоты последнего метра. А поскольку у них не было темных предметов, чтобы означить полосу, он побежал звать товарищей. Скоро они улеглись по границе полосы.

Чтобы не потерять при заходе поле, сбрасываем две дымовые шашки, создавшие далеко видимый створ. Густой оранжевый дым, низко стелясь над льдами, отлично обозначил начало и конец заснеженной полосы. При подходе было видно, как по ее левой стороне лежали в виде буквы Т четыре человека.

— Видишь? — подался вперед Мальков. Сорокин кивнул головой.

— Не зацепи!

— Закрылки выпустить полностью!

— Есть закрылки полностью! — отвечает бортмеханик Коледенков.

— Отлично! — говорит Мальков, поддерживая штурвал.

Самолет плавно взмыл вверх и, теряя скорость, концами лыж слегка чиркнул снежную поверхность против первого живого Т.

— Газ! Убрать закрылки! — спокойно дает новую команду Сорокин.

Взрывая секундную тишину ревом моторов, машина нехотя, покачиваясь с крыла на крыло, медленно набирала высоту, постепенно переходя в режим нормального полета.

— Ну как вам нравится генеральная репетиция? — повернулся ко мне Мальков.

— Как хорошо отработанный цирковой номер, без кавычек.

— Вот именно, цирковой! Что вы издеваетесь над машиной! Не вертолет же! Хотите второе озеро создать? Давайте сбросим

все необходимое и будем ждать прилета Черевичного, а там подойдут и «маленькие», — не выдержал бортмеханик.

— Ждать?! Ты видишь, какой ледолом! Вот-вот поле перемелет так, что и вертолет не сядет, — плавно разворачивая самолет на повторный заход, ответил Мальков. За четыре километра от торца полосы Сорокин точно вошел в створ дымящих ракет и, прижимая машину к вершинам торосов, мелькавших почти под самым брюхом, четко притер самолет у начала дорожки. Шелест лыж, коснувшихся снежной поверхности льдины, по мере падения скорости перешел в свистящий скрежет. Справа и слева стремительно проносились высокие заснеженные бугры. Тяжело подпрыгивая с наддува на наддув, поднимая тучи снега, тяжелая машина неотвратимо неслась на ледяную стену в конце «аэродрома».

«Все сделано точно, но верны ли наши расчеты пробега самолета? Подсолен ли снежный покров?..» Противное чувство подлым холодком охватило сердце. Страх рождался не от стремительно надвигавшейся стены, а от мысли, что совершена ошибка в расчетах. И где она, эта ошибка?

С трудом отрываю глаза от несущейся на нас зубчатой стены и перевожу взгляд на приборную доску. Стрелка скорости, медленно подрагивая, падала к семидесяти…

— Всем в хвост! — подает команду Сорокин. В этот момент машина резко подпрыгнула на высоком наддуве, развернулась почти под шестьдесят градусов и с креном, замедляя скорость, поползла боком. И… остановилась.

Секундная шоковая тишина. Молча, испытующе смотрим друг на друга. В глазах больше вины, чем торжества удачи.

— Посадочка, — неестественно смеясь, говорит Мальков, — да еще под руководством инструктора!

Сбрасываем привязные ремни, выскакиваем из машины и осматриваем шасси. Все в порядке, лыжи целы. Не сговариваясь, идем к ледяной стене — Мальков, Сорокин и я.

Беру пригоршню снега. От холода ломит зубы. Горько-соленый вкус наполняет рот. Мальков ломает сигарету:

— Что же нас спасло? Последний наддув?

— И наддув. И засоленность снега. Но прежде всего — мастерство пилотов.

Тяжело дыша, подбегают потерпевшие. Крепкие рукопожатия, объятия, отрывистые слова.

— Братцы, товарищи, как же вы нас напугали, когда развернуло машину! Издали казалось, вы врезаетесь в торосы…

— Ну, ну, успокойтесь. Как вы-то сами?

— Да ничего, нормально.

С пятнами ожогов на небритых лицах, рядом они совсем не выглядели такими беспомощными, как казалось нам сверху.

— А где Каминский, что с ним?

— Все в порядке. Не спал более двух суток, а когда улетел Черевичный, свалился. Спит в хижине.

Хижину находим по канистре цвета хаки. Вползаем в открытый лаз сооружения из глыб льда, снега и обгорелых остатков хвоста самолета. В густых голубых сумерках вскоре разглядели Каминского. Он лежит в спальном мешке.

— Михаил, здравствуй, дорогой! — говорит Мальков.

— Как вы сюда попали? — Каминский садится и недоуменно смотрит на нас.

— Да вот, сели… за вами пришли.

— Сели? Как сели? — Он быстро выпрыгивает из спального мешка. — И ваш самолет цел?

— Все нормально. Пока мы сюда шли, Сорокин уже вывел его на старт.

— Но вы же на лыжном шасси, без тормозов! — Далекий, нарастающий гул заставляет нас насторожиться.

— Надо быстрее уходить. Льдину вот-вот сломает.

На выходе Каминский выдернул из снега тяжелую пешню и подал мне.

— Возьми на память. Все, что осталось от самолета. Пешня особая, делалась в конструкторском бюро товарища Антонова. Разборная, из особого спецсплава.

Мы подошли к голубому озерку, затянутому молодым льдом. Кое-где из него выступали черные, обгоревшие детали самолета. Поодаль из сугроба торчал звездообразный мотор, оплавленный, искореженный.

— Вот здесь и упали. Мотор оторвался при ударе… Помню лишь скрежет металла, всплеск яркого пламени, и… все.

— Вы лучше, товарищ Каминский, расскажите, что привело самолет к гибели? — неожиданно официальным голосом произнес Мальков. — Впечатление такое, что у вас заклинило управление.

— Да, внешне похоже. Но причина иная. Машина ведь экспериментальная. На ней установлен реверсивный винт. Ну, как бы винт заднего хода. Он предназначен для сокращения пробега самолета на посадке. Система замечательная. Она значительно обезопасит работу полярных летчиков. Если бы у Черевичного стояли такие винты мы давно бы сидели на базе. Так вот, включение реверса производится строго после касания лыж снежной поверхности. Десятки льдин, невероятно малых, мы

освоили благодаря этой системе. Но здесь произошла ошибка. Кнопка включения радиотелефона и кнопка реверса временно были установлены на штурвале рядом. На руках у меня меховые рукавицы. Видимо, я нажал вместо кнопки рации кнопку реверса. Резкое торможение, потеря скорости сделали машину неуправляемой… Вот и весь секрет.

Он замолчал. Мы медленно шли в другой конец поля, к старту, вдумываясь в услышанное и не понимая, как они остались живы.

Неожиданно взвившийся над самолетом красный шар ракеты заставил нас ускорить шаги.

— Что там еще? Почему тревожная? — вырвалось у Малькова.

— А вон смотри, — ответил я, показывая на черную ломаную линию, бегущую от гряды торосов через все поле.

— Вечная история! Быстрее! Надо немедленно уходить, — поторопил нас Сорокин.

…База тепло и радостно встретила наш самолет, тут же взяв под дружескую опеку потерпевших. А через месяц, завершив программу, все благополучно возвратились в Москву.

Что еще сказать? Пожалуй, лишь одно: после тщательного разбора причины аварии за выполненные испытания реверсивного винта в сложных условиях Арктики и мужественное поведение в тяжелой обстановке Каминский и его экипаж получили благодарность командования Полярной авиации и Главного конструктора предприятия.

Не признает и не выносит случайностей Арктика. Но их умеют оценивать и прощать люди…